

	Time Stamp	Comments	Error Definition	Errors
1	2005/08/19 12:13			
2	2005/08/19 12:13			
3	2005/08/19 12:13			
4	2005/08/19 12:13			
5	2005/08/19 12:14			
6	2005/08/19 12:14			
7	2005/08/19 12:14			
8	2005/08/19 12:14			
9	2005/08/19 12:14			

	Type	L #	Hits	Search Text	DBs
1	IS&R	L1	699	(502/53,34,56) .CCLS.	USPAT
2	BRS	L2	277875	engine	USPAT
3	BRS	L3	9560	reducing adj gas	USPAT
4	BRS	L4	111621	regenerat\$3	USPAT
5	BRS	L5	278926	catalyst	USPAT
6	BRS	L6	28863	4 and 5	USPAT
7	BRS	L7	2541	2 and 6	USPAT
8	BRS	L8	157	3 and 7	USPAT
9	BRS	L9	4	1 and 8	USPAT

[First Hit](#)      [Previous Doc](#)      [Next Doc](#)      [Go to Doc#](#)

End of Result Set

☐ [Generate Collection](#) [Print](#)

L1: Entry 1 of 1

File: JPAB

May 18, 1987

PUB-NO: JP362106826A

DOCUMENT-IDENTIFIER: JP 62106826 A

TITLE: METHOD FOR REMOVING NITROGEN OXIDE IN DIESEL EXHAUST GAS

PUBN-DATE: May 18, 1987

## INVENTOR-INFORMATION:

NAME

COUNTRY

SAITO, KOICHI

INOUE, AKIRA

MITSUI, KIICHIRO

## ASSIGNEE-INFORMATION:

NAME

COUNTRY

NIPPON SHOKUBAI KAGAKU KOGYO CO LTD

APPL-NO: JP60247156

APPL-DATE: November 6, 1985

US-CL-CURRENT: 423/213.2; 423/213.5

INT-CL (IPC): B01D 53/36; B01J 38/10; F01N 3/20

## ABSTRACT:

PURPOSE: To perform efficient denitration, by contacting NOx-containing gas with a catalyst in the presence of O2 to oxidize and absorb NOx by the catalyst and stopping the exhaust gas when absorbing efficiency is lowered to allow a reducing agent to flow and performing the reductive removal of accumulated NOx.

CONSTITUTION: The exhaust gas from an engine is introduced into one of catalysts 1-a, 1-b and Nox is oxidized and absorbed by the catalyst in the presence of O2 while a gaseous reducing agent such as H2 is generated by a H2-generator 2 to be introduced into the catalyst, through which no exhaust gas flows, through a sump 5. NOx oxidized and absorbed by the catalyst is reduced and removed by the reducing agent and the catalyst is regenerated. The catalyst 1-a, 1-b are periodically changed over at the point of time when absorbing efficiency was lowered. By this method, because the reducing agent is used only in an amount necessary for reducing NOx absorbed by the catalyst, a small quantity of the reducing agent is sufficient.

COPYRIGHT: (C)1987,JPO&amp;Japio

[Previous Doc](#)      [Next Doc](#)      [Go to Doc#](#)

⑩ 日本国特許庁(JP)

⑪ 特許出願公開

⑫ 公開特許公報(A)

昭62-106826

⑬ Int.Cl.<sup>4</sup>

B 01 D 53/36  
B 01 J 38/10  
F 01 N 3/20

識別記号

1 0 1

庁内整理番号

Z-8516-4D  
7158-4G  
E-7910-3G

⑭ 公開 昭和62年(1987)5月18日

審査請求 未請求 発明の数 1 (全5頁)

⑮ 発明の名称 ディーゼル排ガス中の窒素酸化物を除去する方法

⑯ 特 願 昭60-247156

⑰ 出 願 昭60(1985)11月6日

⑱ 発 明 者 斉 藤 皓 一 姫路市八代富士才町782-18

⑲ 発 明 者 井 上 明 枚方市伊加賀西町59-1

⑳ 発 明 者 三 井 紀 一 郎 明石市王子2-6-11

㉑ 出 願 人 日本触媒化学工業株式 大阪市東区高麗橋5丁目1番地  
会社

㉒ 代 理 人 山 口 剛 男

明 細 書

1. 発明の名称

ディーゼル排ガス中の窒素酸化物を  
除去する方法

2. 特許請求の範囲

(1) ディーゼル排ガス中の窒素酸化物を、酸素存在下、触媒と接触せしめることにより、触媒に酸化吸収せしめ、該排ガスより窒素酸化物を除去し、触媒の窒素酸化物吸収効率が低下した時点で排ガスの触媒上通過をとめ、気体状の還元剤を用いて触媒に蓄積された窒素酸化物を還元除去することにより、触媒の酸化吸収能を再生させることを特徴とするディーゼル排ガス中の窒素酸化物を除去する方法。

(2) 当該触媒が、マンガン、鉄、コバルト、ニッケル、銅、銀、亜鉛、クロム、モリブデン、タングステン、バナジウム、ニオブ、タンタル、セリウム、ランタン、チタン、ジルコニウム、アルミニウム、ケイ素、スズ、鉛、リン、イオウ、カルシウム、マグネシウム、ストロンチウム、バリ

ウムよりなるアルカリ土類金属、リチウム、ナトリウム、カリウム、ルビジウム、セシウムよりなるアルカリ金属および白金、パラジウム、ロジウム、ルテニウムよりなる貴金属の群から選ばれた少なくとも1種の元素の金属、酸化物または複合酸化物から成ることを特徴とする特許請求の範囲  
(1) 記載の方法。

3. 発明の詳細な説明

[産業上の利用分野]

本発明は、ディーゼルエンジンからの排ガス中の窒素酸化物(主としてNO、NO<sub>2</sub>をいう、以下NO<sub>x</sub>とする。)を除去する方法に関する。

近年ディーゼルエンジンからの排ガス中のNO<sub>x</sub>に関しては排出規制を厳しくしていく方向で検討されている。

しかし技術的には、排ガスの一部を燃焼室にもどすEGR(Exhaust gas recirculation)しかなく、ディーゼルエンジンからの排ガスの如く酸素の多い排ガス中のNO<sub>x</sub>の除去は装置的にも運転条件のコントロール面でも困難とされていた。

本発明は、これに代るものであり、ディーゼル内燃機関等から排出される酸素含有排ガス中の $\text{NO}_x$ を除去する方法に関するものである。

〔従来の技術〕

排ガス中の $\text{NO}_x$ 除去法としては、大別して吸着法、吸収法及び接触還元法などがあるが、接触還元法が排ガス処理量が大きく、かつ廃水処理も不用であり、技術的、経済的にも有利であるため現在の脱硝技術の主流をなしている。

接触還元法には還元剤としてメタン、LPG、ガソリン、軽油、灯油等の炭化水素、水素あるいは一酸化炭素を用いる非選択的接触還元法と、還元剤としてアンモニアを用いる選択的接触還元法とがある。

前者の場合、酸素を含む排ガスには酸素と反応するに十分な還元剤を投入し、 $\text{NO}_x$ を還元するのに対して後者の場合、高濃度の酸素を含む排ガスでも $\text{NO}_x$ を選択的に除去できる。

前者の非選択的接触還元法は内燃機関、主として自動車排ガスの $\text{NO}_x$ 除去に酸素がほとんどな

い還元雰囲気下で用いられており、また、後者の選択的接触還元法は、火力発電所などをはじめ各種工場の固定燃焼装置から排出される排ガスの $\text{NO}_x$ 除去に用いられている。

〔発明が解決しようとする問題点〕

現在、主流をなしている脱硝技術、すなわち、接触還元法にも問題点がないわけでもない。

非選択的接触還元法について言えば、排ガス中の酸素濃度が高い場合、大量の還元剤を必要とするため、経済的に問題になるし、アンモニアを用いる選択的接触還元法について言えば、自動車等の $\text{NO}_x$ の移動発生源に対してはアンモニアを供給させることが難しく、又、 $\text{NO}_x$ の固定発生源に対しても触媒の活性低下とともに未反応のアンモニアが排出されるという2次公害の問題があり、現在、脱硝技術の主流をなしている接触還元法にも種々の解決すべき問題点が残されている。

一方、接触還元法以外の脱硝技術の主なものは吸収法と吸着法がある。

まず吸収法は、 $\text{NO}_x$ を酸化し吸収する酸化吸

収法と $\text{NO}_x$ を吸収し還元する還元吸収法とがあるが、酸化吸収法は、たとえば次亜塩素酸ナトリウム、過酸化水素、重クロム酸ナトリウム、あるいは過マンガン酸カリウムなどの酸化剤を含むアルカリ性水溶液で吸収する方法、他には、オゾンあるいは接触酸化などにより酸化した後でアルカリ水溶液で吸収する方法、電子線照射により酸化した後アンモニアと反応させ閉塞で捕集する方法などである。また、還元吸収法は、たとえば亜硫酸ナトリウム、チオ硫酸ナトリウム、硫化ナトリウムなどの還元剤を含む水溶液に接触させ $\text{NO}_x$ を窒素に還元して除去する方法、他には、 $\text{NO}_x$ を鉄の錯塩等で吸収し、共存する亜硫酸ガスで還元しアルカリ水溶液で吸収する方法などである。これらの吸収法はガス量が多い排ガスの場合 $\text{NO}_x$ の濃度が希薄なため吸収効率が悪く、装置が大規模になるし、使用する酸化剤、あるいは還元剤が高価であるため経済上問題があるし、さらに吸収に用いた水溶液の廃水処理、あるいは、副生する副産物の取扱いなどにも配慮する必要がある。

また、ガス量が多い排ガスの場合、あるいは移動発生源の場合などは大規模な装置であることが問題となり、いずれの場合も実用化に至っていない。

つぎに吸着法は、合成ゼオライト、活性炭あるいはイオン交換樹脂などを吸着剤として用い、 $\text{NO}_x$ を吸着除去する方法であるが、吸着容量に限界があるため、共存ガスたとえば硫黄化合物、水蒸気などの影響を受け、使用時間とともに除去効率が低下し、吸着剤の交換あるいは昇温等による吸着物の脱離操作、脱離ガスの処理等を必要とすること、かつ一般に排ガス処理能力が小さいために装置が大規模になるなどの問題が多く、プロセスの実用化には至っていない。

以上、いずれの方法でも問題点は多い。

以上述べてきたようにディーゼル内燃機関等の酸素含有排ガス中の $\text{NO}_x$ 除去法は適切な方法がなく、本発明は、上記の点に鑑み、実用的かつ新しい脱硝方法を提供するものである。

〔問題点を解決するための手段〕

本発明の方法は排ガス中の $\text{NO}_x$ を酸素存在下、

触媒と接触させることにより酸化吸収させ、該排ガスより $\text{NO}_x$ を除去し、触媒の吸収効率が低下した時点で排ガスの通過をとめ、気体状の還元剤を用いて触媒に蓄積された $\text{NO}_x$ を還元除去することにより、触媒の酸化吸収能を再生させることを特徴とする $\text{NO}_x$ 含有ガスから $\text{NO}_x$ を除去する方法である。排ガス中の $\text{NO}_x$ を従来のガス吸着剤を用いて吸着せしめる場合、その吸着機構は単純な物理的吸着であって、吸着平衡のため、残留ガスの $\text{NO}_x$ 濃度に限界があり、また、温度、湿度、共存ガス等の環境条件の変化に強く影響され、 $\text{NO}_x$ の吸着能力が低くなりそのため、大規模な装置を必要とする欠点があった。

本発明の第1の特徴は排ガス中の $\text{NO}_x$ を酸素存在下触媒によって酸化吸収することにある。 $\text{NO}_x$ を触媒によって酸化吸収するために、 $\text{NO}_x$ の吸着能は外部環境条件に比較的影響を受けにくく、かつ極めて希薄な濃度の $\text{NO}_x$ でも吸収除去することが可能である。それ故に従来のガス吸着剤を用いる方法に比べ、小規模な装置で排

ガス処理が可能となり経済的に有利である。

$\text{NO}_x$ の吸収機構については、単なる物理的吸着ではなく、触媒と何らかの型で強く吸着した化学的吸着であると思われる。

本発明の第2の特徴は除去効率の低下した触媒を水素等の気体状還元剤を用いて再生する点にある。

$\text{NO}_x$ を水素等の還元剤を用いて還元する方法については非選択的接触還元法として広く知られている方法であるが、この方法では、酸素が排ガス中に多量に存在した場合、酸素と反応するに十分な還元剤を投入し、 $\text{NO}_x$ を還元するため、還元剤を多量に消費する点、経済的でなく、非選択的接触還元法の使用は酸素が共存しない場合か、あるいは、酸素の濃度を極力低下せしめた場合に限られていた。

本発明の方法では還元剤の消費量は触媒に吸収された $\text{NO}_x$ を還元除去するのに必要な量であり極めて少量であるため、経済上非常に有利である。又還元剤の消費量が選択的還元法と同等である点

で本発明の方法は選択的接触還元法に属する方法であると言える。

以下本発明を詳細に説明する。

具体的な使用例を第1図に示した。

1-a, 1-b, は $\text{NO}_x$ を酸化吸収する触媒であり並列に配列されていて、3の切り替えバルブで、エンジンからの排ガスは1-a, 1-b, いずれかの触媒層に導びかれる。

一方の触媒層に一定時間導入されたのちに、切り替えバルブで他方の接触層に導入される。排ガスが通過されていない触媒層はガス状還元剤として水素をえらんだ場合2の水素発生装置から発生した水素を導入し再生される。

2の水素発生装置から出た水素は5の水素溜めに送られ、4の切り替えバルブで目的の触媒層の方へ導入される。

5の水素溜めには、水素貯蔵金属等の水素保持能力を有する物質を充填しておくのが好ましい。水素を取り出す際には、排ガスの熱を利用するか、或いは電熱による加熱を利用することが可能であ

る。また、5の水素溜めから、2の電解槽に水素が逆流するのを防止するために7の逆流防止弁を設ける。

次に、本発明に使用する触媒はマンガン、鉄、コバルト、ニッケル、銅、銀、亜鉛、クロム、モリブデン、タングステン、バナジウム、ニオブ、タンタル、セリウム、ランタン、チタン、ジルコニウム、アルミニウム、ケイ素、スズ、鉛、リン、イオウ、カルシウム、マグネシウム、ストロンチウム、バリウムよりなるアルカリ土類金属、リチウム、ナトリウム、カリウム、ルビジウム、セシウムよりなるアルカリ金属および貴金属の群から選ばれた少なくとも1種の元素の金属、酸化物または複合酸化物から成る組成物である。

触媒の形状として、ペレット状、パイプ状、板状、格子状、リボン状、波板状、ドーナツ状、その他一体化成形されたもの等を適宜選ぶことができる。又、コーゼライト、ムライトあるいはアルミナ等の格子状の担体および金網、板等の金属基材上に触媒組成物を被覆する触媒調製法も採用

できる。

完成した触媒の物性については特に限定はないが、BET比表面積が大きい程好ましい。

本発明の方法が使用される処理の対象となる排ガス組成としては、窒素酸化物( $\text{NO}$ に換算して)  $0.01 \sim 6,000\text{ppm}$ 、硫黄酸化物( $\text{SO}_2$ に換算して)  $0 \sim 2,500\text{ppm}$ 、炭素  $0.1 \sim 21$ 容量%、炭酸ガス  $1 \sim 15$ 容量%および水蒸気  $1 \sim 15$ 容量%程度含有するものである。通常のボイラー排ガス、自動車排ガス、家庭用の暖房器具の排ガスはこの範囲に入るが、特にガス組成を限定しない。次に処理温度は  $150 \sim 800^\circ\text{C}$ 、特に  $200 \sim 700^\circ\text{C}$  が好ましく、空間速度は  $1000 \sim 300,000\text{Hr}^{-1}$ 、特に  $2,000 \sim 100,000\text{Hr}^{-1}$  の範囲が好適である。処理能力は特に限定はないが、 $0.01 \sim 10\text{kg}/\text{cd}$  の範囲が好ましい。処理時間は排ガス中の  $\text{NO}_x$  濃度に関係するものであるため特に限定はない。

また、還元剤を用いる処理条件としては排ガスの種類、性状によって異なるが、まず還元剤の種類は水素、アンモニア、一酸化炭素、メタン等の

えた。

同じものを2個作製し、並列にディーゼルエンジンの排気ラインに装着し、10分間隔で交互に排ガスを通過させた。

ガスを通過させていない触媒層には、水の電解から得た  $\text{H}_2$  ガスを  $\text{H}_2$  溜めから毎分3ℓで供給し、酸化吸着した  $\text{NO}_x$  を還元除去した。排出される排ガスの  $\text{NO}_x$  濃度をケミルミ式分析計で測定した。入口ガス中の  $\text{NO}_x$  濃度と、出口ガス中の  $\text{NO}_x$  濃度から  $\text{NO}_x$  の浄化率を10分間の積算値で算出した。

該実験に用いたディーゼルエンジン及び運転条件、排ガス条件は下記の通りである。

使用エンジン：排気量 2700cc

直噴型ディーゼルエンジン

運転条件：2000rpm 一定回転

負荷：8 kg・m

入口ガス温度：350℃

入口ガス  $\text{NO}_x$  濃度：1200ppm ( $\text{NO}$ として)

排出ガス中の  $\text{NO}_x$  濃度は、10分間の平均値

炭化水素等の通常の還元剤を使用できるが、取扱いや2次公害の点で水素が最も好ましい。水素の場合、水の電気分解(メタノールのスチームリフォーム)等で簡単に発生することが可能であるからである。

還元剤の濃度は、特に限定はないが、窒素等の不活性ガスで希釈して用いることもできる。次に還元温度は  $150 \sim 800^\circ\text{C}$  特に  $200 \sim 700^\circ\text{C}$  が好ましく、空間速度は還元剤の濃度に関係するものであるが、 $10 \sim 100,000\text{Hr}^{-1}$  の範囲が好適である。処理時間は特に限定はないが1分～1時間の範囲が好ましい。

以下に実施例を用いて本発明をさらに詳細に説明するが、本発明はこれら実施例のみに限定されるものではない。

#### 実施例1

市販のコーゼライトハニカム(4.66インチφ×6.0インチL、300セル/平方インチ)に、触媒物質としてランタン-コバルト複合酸化物( $\text{LaCoO}_3$ )粉末460gを担持して触媒を

度で180ppmであった。従って  $\text{NO}_x$  浄化率は85%であった。

#### [発明の効果]

以上説明したような本発明の窒素酸化物除去方法については、下記に列記するように種々の特徴を有するものである。

- (1) 従来法で対処できなかったディーゼルエンジンからの排ガス中の窒素酸化物の処理が可能となった。
- (2) 処理装置が大規模にならず、経済的である。
- (3) 窒素酸化物の還元剤が少量で処理できるので経済的である。
- (4) 副生物、排水が出ないので、2次処理が不要である。

#### 4. 図面の簡単な説明

第1図は本発明の一実施例を示すブロック図である。

1a、1b：触媒、2：水の電解装置、3、4：切り替えバルブ、5：水素溜め、6：スイッチ、7：逆流防止弁、8：エンジン本体。

第 1 図

